Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1829

06. 07. 82

Sachgebiet 9513

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf soll eine flexiblere Besetzung deutscher Seeschiffe mit Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten ermöglichen. Daneben sollen die Kündigungsregelungen des Seemannsgesetzes weiterentwickelt und darüber hinaus dem Übereinkommen Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Heuervertrag der Schiffsleute angepaßt werden.

B. Lösung

In einer neuen Schiffsbesetzungsverordnung sollen künftig Regelbesatzungen vorgeschrieben werden, von denen auf Antrag unter maßgebender Beteiligung der Gewerkschaften und Reederverbände Abweichungen zugelassen werden können. Diese geplante Regelung erfordert die Aufnahme einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage in das Seemannsgesetz.

Weiterhin sollen einerseits die Kündigungsfristen für Schiffsleute verlängert, andererseits soll das Auslaufen von Heuerverhältnissen im Ausland, insbesondere auch bei einer Kündigung durch das Besatzungsmitglied, erleichtert werden.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (43) — 805 01 — Se 9/82

Bonn, den 6. Juli 1982

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung.

Der Bundesrat hat in seiner 512. Sitzung am 28. Mai 1982 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Beschluß des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Anlage 1

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Seemannsgesetzes

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Seemannsgesetz in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 10. Mai 1978 (BGBl. I S. 613), wird wie folgt geändert:

1. § 63 erhält folgende Fassung:

„§ 63
Kündigungsfristen

(1) Bei Schiffsleuten beträgt die Frist für die ordentliche Kündigung während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist zwei Wochen. Sie erhöht sich auf sechs Wochen zum Schluß eines Kalendervierteljahres, wenn das Heuerverhältnis drei Jahre bestanden hat.

(2) Bei Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten beträgt die Kündigungsfrist während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Nach Ablauf der in den Sätzen 1 und 2 bezeichneten Zeiten beträgt die Kündigungsfrist sechs Wochen zum Schluß eines Kalendervierteljahres. Die Vorschriften des Gesetzes über die Fristen für die Kündigung von Angestellten in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 800-1, veröffentlichten bereinigten Fassung bleiben unberührt.

(3) Soweit nicht etwas anderes vereinbart wird, setzt sich das Heuerverhältnis über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen fort, den das Schiff im Geltungsbereich des Grundgesetzes oder zum Laden oder Löschen in einem an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staat anläuft, höchstens jedoch auf die Dauer von drei Monaten; als Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes gelten auch die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals. Außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes und außerhalb eines an die Bundesrepublik Deutschland angrenzenden Staates endet das Heuerverhältnis auch dann, wenn

1. der Reeder für eine unverzügliche freie Rückbeförderung des Besatzungsmitglieds nach Maßgabe des § 72 sorgt oder
2. das Besatzungsmitglied für seine Rückbeförderung auf eigene Kosten sorgt und ein Ersatzmann, über dessen Eignung im Zweifel das Seemannsamt entscheidet, ohne besondere Kosten für den Reeder und ohne Aufenthalt für das Schiff an seine Stelle treten kann."

2. § 65 erhält folgende Fassung:

„§ 65
Außerordentliche Kündigung
gegenüber dem Besatzungsmitglied aus anderen Gründen

Ist die Fortsetzung des Heuerverhältnisses mit dem Besatzungsmitglied aus anderen wichtigen, nicht in § 64 genannten Gründen unzumutbar, so kann ihm ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist während der Zeit, in der nach § 63 Abs. 1 und 2 die Kündigung mit Wochenfrist zulässig ist, gekündigt werden, wenn sich der Reeder zur Zahlung einer Abfindung in Höhe von mindestens einer Monatsgrundheuer verpflichtet."

3. Dem § 71 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Eine Zurücklassung liegt nicht vor, wenn das auf unbestimmte Zeit begründete Heuerverhältnis infolge einer Kündigung durch das Besatzungsmitglied beendet ist."

4. § 72 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Das Besatzungsmitglied hat Anspruch auf freie Rückbeförderung zu dem Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes, an dem das Heuerverhältnis begründet worden ist,

1. in den Fällen der §§ 49 und 65 bis 67,
2. wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis aufgrund einer ordentlichen Kündigung durch den Reeder endet,
3. wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis nach einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortgesetzt wird oder

4. wenn ein auf bestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet.

Eine anderweitige Vereinbarung über einen im Geltungsbereich des Grundgesetzes liegenden Rückbeförderungsort ist zulässig."

5. § 78 Abs. 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Der Kapitän hat die Ansprüche aus den §§ 72 und 73

1. in den Fällen der §§ 49 und 66,
2. wenn ein auf bestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes endet oder
3. wenn der Kapitän sein Heuerverhältnis aus einem vom Reeder zu vertretenden wichtigen Grund kündigt.

Der Kapitän hat den Anspruch aus § 72, wenn ein auf unbestimmte Zeit begründetes Heuerverhältnis auf Grund einer ordentlichen Kündigung durch den Reeder endet oder nach einer ordentlichen Kündigung durch den Kapitän gemäß § 63 Abs. 3 Satz 1 um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortgesetzt wird."

6. In § 94 Abs. 2 Satz 2 wird nach der Verweisung „3 bis 5" die Verweisung „und 7" eingefügt.

7. In § 120 werden nach dem Wort „vorliegen" die Worte „und ohne daß ein Fall des § 71 Abs. 1 Satz 2 vorliegt," eingefügt.

8. In § 121 Abs. 2 Nr. 4 werden die Zahl „7" und das nachfolgende Komma gestrichen.

9. § 123a erhält folgende Fassung:

„§ 123 a
Strafbare Verletzung von Vorschriften über die Schiffsbesetzung

(1) Mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe wird bestraft

1. ein Reeder, der durch eine in § 127 Nr. 4 oder 5 und
2. ein Kapitän, der durch eine in § 125 Nr. 8 oder § 126 Nr. 7

bezeichnete vorsätzliche Zuwiderhandlung Leib oder Leben eines anderen oder fremde Sachen von bedeutendem Wert gefährdet.

(2) Der Reeder oder der Kapitän, der

1. die Gefahr fahrlässig verursacht oder
2. fahrlässig handelt und die Gefahr fahrlässig verursacht,

wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft."

10. Dem § 125 wird folgende Nummer 8 angefügt:

„8. vorsätzlich oder fahrlässig einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 oder nach § 143b oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung getroffenen vollstreckbaren Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".

11. § 126 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 7, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".

b) Es wird folgende Nummer 8 eingefügt:

„8. einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 8 bis 11, 13 oder 14, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".

c) Die bisherigen Nummern 8 und 9 werden Nummern 9 und 10.

12. Dem § 127 werden folgende Nummern 4 und 5 angefügt:

„4. einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 oder nach § 143b oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung getroffenen vollstreckbaren Anordnung, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

5. einer Rechtsverordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 7, soweit sie für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,".

13. § 128 erhält folgende Fassung:

„§ 128
Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des § 125 Nr. 8 und des § 126 Nr. 7 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend, in den Fällen des § 127 Nr. 4 und 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden."

14. § 132 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Nummer 1 erhält folgende Fassung:

„1. in den Fällen der §§ 126 und 127 Nr. 1, 2 und 5 die Arbeitsschutzbehörde,".

b) Es wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. in den Fällen des § 125 Nr. 8 und des § 127 Nr. 4 die See-Berufsgenossenschaft,".

c) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3 und wie folgt geändert:

Die Worte „Nummer 1" werden durch die Worte „Nummern 1 und 2" ersetzt.

d) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.

15. Dem § 140 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) § 63 Abs. 1 gilt in der Fischerei mit der Maßgabe, daß für Besatzungsmitglieder auf Schiffen, deren Raumgehalt 200 Bruttoregistertonnen nicht übersteigt, die Kündigungsfrist achtundvierzig Stunden beträgt."

16. Nach § 143a wird folgender § 143b eingefügt:

„§ 143 b
Ermächtigung zum Erlaß von Rechtsverordnungen über Regelbesatzungen

(1) Die Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr werden ermächtigt, in einer Rechtsverordnung nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 und § 143 Abs. 1 Nr. 7 mit Zustimmung des Bundesrates

1. die Besatzung von Kauffahrteischiffen festzulegen, die die Schiffssicherheit, den Arbeitsschutz und den Wachdienst in der Regel gewährleistet (Regelbesatzung),
2. zu bestimmen, daß
   a) unbeschadet des § 102 Abs. 1 Satz 2 die See-Berufsgenossenschaft die Verordnung durchführt,
   b) über Anträge auf Abweichungen von der Regelbesatzung ein bei der See-Berufsgenossenschaft gebildeter, aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß entscheidet,
   c) der Arbeitsschutzbehörde vor der Entscheidung des Ausschusses nach Buchstabe b Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist,
   d) abweichend von § 73 der Verwaltungsgerichtsordnung über Widersprüche gegen die Entscheidung des Ausschusses nach Buchstabe b der Bundesminister für Verkehr entscheidet,
   e) abweichend von Buchstaben b bis d über Anträge auf Abweichungen von der Regelbesatzung der Bundesminister für Verkehr, die Behörden der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft entscheidet, nachdem ein aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß gehört und der Arbeitsschutzbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden ist.

Soweit der Geltungsbereich der Rechtsverordnung die Seefischerei erfaßt, ist die Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen.

(2) Die Ermächtigung nach Absatz 1 Nr. 1 kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates auf die See-Berufsgenossenschaft weiter übertragen werden, soweit sie die Regelbesatzung besonderer Schiffsgruppen betrifft.

(3) Die See-Berufsgenossenschaft untersteht bei Durchführung der Aufgaben nach Absatz 1 der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr. Umfang und Art der Durchführung seiner Aufsicht bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung."

Artikel 2

Berlin-Klausel

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Begründung

Erster Teil
Allgemeines

I. Zielsetzung

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt zwei Ziele. Einmal soll er eine flexiblere Besetzung deutscher Seeschiffe mit Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsleuten ermöglichen, zum anderen sollen die Kündigungsregelungen des Seemannsgesetzes weiterentwickelt und darüber hinaus dem Übereinkommen Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Heuervertrag der Schiffsleute weiter angepaßt werden. Der Gesetzentwurf enthält nur solche Änderungen des Seemannsgesetzes, deren schnelles Inkrafttreten insbesondere zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsschiffahrt dringend erforderlich ist.

II. Neuregelung der Kündigungsbestimmungen

Nach Artikel 9 des 1930 ratifizierten Übereinkommens Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation über den Heuervertrag der Schiffsleute kann der auf unbestimmte Zeit abgeschlossene Heuervertrag grundsätzlich in jedem Hafen, den das Schiff zum Laden oder Löschen anläuft, binnen einer Kündigungsfrist, die mindestens 24 Stunden betragen muß, gekündigt werden. Demgegenüber sieht § 63 Abs. 3 des Seemannsgesetzes vor, daß das Heuerverhältnis zwar gekündigt werden kann, daß es sich aber, soweit nichts anderes vereinbart ist, über den Ablauf der Kündigungsfrist bis zur Ankunft des Schiffes in einem Hafen im Geltungsbereich des Grundgesetzes, höchstens jedoch auf die Dauer von sechs Monaten, fortsetzt. Damit wird unter anderem erreicht, daß Seeleute nach der Kündigung im Ausland nicht ohne weiteres von Bord gehen können, weil anderenfalls wegen der strengen deutschen Besetzungsregeln das Schiff am Auslaufen verhindert wäre. Andererseits sichert § 63 Abs. 3 des Seemannsgesetzes den Seemann davor, daß bei einer vom Arbeitgeber ausgesprochenen Kündigung das Heuerverhältnis gegen seinen Willen in einem ausländischen Hafen endet.

Den übrigen traditionellen Schiffahrtsländern stellt sich das Problem der Vereinbarkeit ihrer gesetzlichen Regelungen mit dem Übereinkommen nicht, weil dort überwiegend Heuerverhältnisse auf Zeit abgeschlossen werden, für die Artikel 9 des Übereinkommens nicht zur Anwendung kommt.

Seit einer Reihe von Jahren weist der Sachverständigenausschuß der Internationalen Arbeitsorganisation darauf hin, daß eine Änderung des § 63 Abs. 3 des Seemannsgesetzes erforderlich ist, um Artikel 9 des Übereinkommens zu entsprechen. Bisher konnten Feststellungen im Rahmen des Normenkontrollverfahrens der Internationalen Arbeitsorganisation, die als Verurteilung der Bundesrepublik Deutschland wegen fortgesetzten Verstoßens gegen ein ratifiziertes Übereinkommen anzusehen wären, nur dadurch verhindert werden, daß auf die immer noch nicht abgeschlossenen Verhandlungen mit den Verbänden in der Seeschiffahrt über eine Neuregelung hingewiesen wurde. Nunmehr ist mit den Gewerkschaften und Reederverbänden in der Seeschiffahrt Einvernehmen über eine Neuregelung erzielt worden. Dabei ist über eine Anpassung an das Übereinkommen Nr. 22 hinaus in Übereinstimmung mit den Gewerkschaften und Reederverbänden vorgesehen, daß die bisherigen kurzen Kündigungsfristen von 48 Stunden für Schiffsleute (vgl. § 63 Abs. 1 des Seemannsgesetzes) den für Schiffsoffiziere geltenden Kündigungsfristen angenähert werden. Folgende Regelung ist vorgesehen:

— Bei Schiffsoffizieren und Mannschaftsmitgliedern beträgt die Frist für die ordentliche Kündigung während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses gleichermaßen eine Woche. Danach beträgt sie bei Mannschaftsmitgliedern zwei Wochen und erhöht sich nach dreijährigem Bestand des Heuerverhältnisses auf sechs Wochen zum Schluß eines Kalendervierteljahres. Bei Schiffsoffizieren beträgt die Kündigungsfrist wie bisher nach Ablauf der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses sechs Wochen zum Schluß des Kalendervierteljahres.

— Läuft die Kündigungsfrist aus, wenn sich das Schiff im Ausland befindet, so setzt sich das Heuerverhältnis grundsätzlich bis zur Ankunft des Schiffes in der Bundesrepublik Deutschland oder in einem angrenzenden Staat fort, höchstens jedoch auf drei Monate.

— Das Besatzungsmitglied hat bei einer Kündigung durch den Reeder sowie bei einer eigenen Kündigung, falls das Heuerverhältnis sich um mindestens einen Monat über den Ablauf der Kündigungsfrist hinaus fortsetzt, Anspruch auf freie Rückbeförderung.

III. Änderung der Besetzungsbestimmungen

Die Notwendigkeit der vorgesehenen Änderungen des Seemannsgesetzes hat sich aus Erörterungen mit den Gewerkschaften und Reederverbänden über eine Neugestaltung des Schiffsbesetzungsrechts ergeben. Anlaß für diese Erörterungen waren die Feststellungen eines vom Seeverkehrsbeirat eingesetzten schiffahrtspolitischen Arbeitskreises, der die Ursachen des Verbringens von deutscher Tonnage unter fremde Flaggen feststellen und Vorschläge für Maßnahmen ausarbeiten sollte, die geeignet sind, diesen Ursachen entgegenzuwirken. Der Arbeitskreis, der aus Vertretern der Gewerkschaft Öffentli-

che Dienste, Transport und Verkehr und der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft sowie des Verbands Deutscher Reeder und des Verbandes Deutscher Küstenschiffseigner bestand, hat übereinstimmend festgestellt, daß die Personalkosten der wichtigste und zumeist ausschlaggebende Grund für das Verbringen deutscher Schiffe unter fremder Flagge sind. Die Personalkosten werden maßgebend durch die Schiffsbesetzungsvorschriften beeinflußt. Zur Zeit ist die Besetzung deutscher Seeschiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren in der am 1. September 1970 in Kraft getretenen Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung (Rechtsgrundlage § 142 Abs. 1 des Seemannsgesetzes) und mit Mannschaftsmitgliedern in Bemannungsrichtlinien der See-Berufsgenossenschaft geregelt. Die Rechtswirksamkeit der Bemannungsrichtlinien ist in letzter Zeit durch gerichtliche Entscheidungen in Zweifel gezogen worden. In einer neuen Verordnung soll daher künftig die Besetzung von Seeschiffen sowohl mit Schiffsoffizieren als auch mit Mannschaften geregelt werden. Die neuen Schiffsbesetzungsvorschriften sollen

— eine Mitwirkung der Gewerkschaften und Reederverbände,

— ein Höchstmaß von Flexibilität bei der Festlegung der Besatzung für das einzelne Schiff und

— die Berücksichtigung eines verbesserten Ausbildungsstandes der Seeleute bei der Bemessung der notwendigen Besatzungsstärke (Qualität ersetzt Quantität)

zulassen.

Mit diesem Verfahren wird es möglich sein, unter Wahrung von Schiffssicherheit und Arbeitsschutz — die unverzichtbare Kriterien bei der Festlegung von Besatzungsstärken sind — zu Besatzungsreduzierungen und damit zu einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu kommen.

Im einzelnen sind folgende Regelungen vorgesehen:

— Die neue Schiffsbesetzungsverordnung soll nach der neuen Bestimmung des § 143 b des Seemannsgesetzes nicht nur auf § 142 Abs. 1 Nr. 1 des Seemannsgesetzes, sondern zugleich auf § 143 Abs. 1 Nr. 7 des Seemannsgesetzes gestützt werden, so daß bei der Festlegung der ausreichenden Schiffsbesatzung Gesichtspunkte des Arbeitsschutzes, insbesondere auch des Arbeitszeitschutzes, zur Vermeidung übermäßiger Arbeitsbelastung zu berücksichtigen sind.

— In der Schiffsbesetzungsverordnung sollen Regelbesatzungen vorgeschrieben werden, d. h. Besatzungen, die die Durchführung eines sicheren Schiffsbetriebes und die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Schutzvorschriften sowie den Wachdienst in der Regel gewährleisten. Von den Regelbesatzungen kann aber auf Antrag der Arbeitnehmer- oder Arbeitgeberseite nach oben oder unter abgewichen werden, wenn eine übermäßige Arbeitsbelastung eine Erhöhung erfordert oder wenn Automatisierungsgrad, Ausrüstung, Einsatzgebiet des Schiffes oder andere Umstände einen sicheren Schiffsbetrieb und die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Schutzvorschriften auch mit einer reduzierten Besatzung zulassen.

— Für die verfahrensrechtliche Behandlung von Anträgen auf Abweichung von der Regelbesatzung im Einzelfall sollen für die von den Bundesministern für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr zu erlassende Rechtsverordnung zwei Wege eröffnet werden: Als erste Möglichkeit ist vorgesehen, daß über den Antrag ein paritätisch mit Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände besetzter Ausschuß entscheidet, der bei der See-Berufsgenossenschaft gebildet wird, die die Verordnung im übrigen auch ausführen soll. Als zweite Möglichkeit ist vorgesehen, daß für die Erteilung von Ausnahmen von der Regelbesatzung entweder der Bundesminister für Verkehr oder die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen des Bundes oder auch die See-Berufsgenossenschaft zuständig sind. Die Beteiligung der Verbände ist bei dieser Alternative dadurch sichergestellt, daß vor der Entscheidung zwingend ein mit Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß anzuhören ist.

— Verstöße gegen die Besetzungsbestimmungen sollen in schweren Fällen als Straftaten geahndet werden, im übrigen als Ordnungswidrigkeiten mit Bußgeld belegt werden können.

Diese Regelungen machen die Änderung der §§ 121, 123 a, 125 bis 128 und 132 des Seemannsgesetzes und die Einfügung eines § 143 b in das Seemannsgesetz erforderlich.

IV. Auswirkungen des Gesetzes

Durch das Gesetz entstehen für die öffentlichen Haushalte keine zusätzlichen Kosten; eher sind Einsparungen zu erwarten. Die Einführung von Regelbesatzungen in der geplanten Rechtsverordnung kann nämlich zu einem Abbau der bisherigen äußerst zahlreichen Ausnahmegenehmigungsverfahren und damit zu einer Verringerung der Personalkosten führen. Die Tätigkeit des paritätischen Ausschusses, der je nach Verfahrensgestaltung entweder selbständig über Abweichungen von der Regelbesatzung entscheidet oder bei einer Entscheidung durch die Verwaltung zuvor zwingend zu hören ist, ist ehrenamtlich.

Für die Einzelpreise sowie das Preisniveau sowie für die Umwelt ergeben sich aus dem Gesetzentwurf keine Folgen. Arbeitsmarktpolitisch sind gewisse positive Auswirkungen zu erwarten. Die vorgesehenen neuen Besatzungsregelungen sollen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte führen und können damit zu einer Stabilisierung von Arbeitsplätzen auf deutschen Seeschiffen beitragen.

Zweiter Teil

Die einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Änderung des Seemannsgesetzes

Zu Nummer 1

Die Absätze 1 und 3 des § 63 des Seemannsgesetzes sind neu gefaßt worden.

Absatz 1 paßt die Kündigungsfristen für Schiffsleute weitgehend den für Schiffsoffiziere geltenden Regelungen an. Dies bedeutet insbesondere, daß auch bei Schiffsleuten die Frist für die ordentliche Kündigung während der ersten drei Monate des Heuerverhältnisses eine Woche beträgt statt der bisherigen 48 Stunden. Dauert die erste Reise länger als drei Monate, so kann die Kündigung während der ersten sechs Monate noch in den auf die Beendigung der Reise folgenden drei Tagen mit Wochenfrist ausgesprochen werden. Unterschiede zu den für Schiffsoffiziere geltenden Kündigungsfristen liegen nur noch darin, daß

— die Kündigungsfrist von sechs Wochen zum Quartalsende bei Schiffsleuten erst nach dreijährigem Bestehen des Heuerverhältnisses eingreift (bis dahin gilt nach dreimonatigem Bestand des Heuerverhältnisses eine zweiwöchige Kündigungsfrist),

— die für langjährig beschäftigte Schiffsoffiziere eingreifende Verlängerung der Kündigungsfrist nach dem Gesetz über die Fristen für die Kündigung von Angestellten bei Schiffsleuten nicht gilt.

In dieser Regelung liegt ein erheblicher sozialer Fortschritt gegenüber dem geltenden Recht.

Absatz 2, der die Kündigungsfristen bei Schiffsoffizieren regelt, bleibt — von einer redaktionellen Überarbeitung abgesehen — unverändert.

Absatz 3 enthält die Änderungen, die in Übereinstimmung mit den Gewerkschaften und Reederverbänden zur Anpassung an Artikel 9 des Übereinkommens Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation erforderlich sind. Gegenüber der geltenden gesetzlichen Regelung ergeben sich folgende Änderungen:

— Das Heuerverhältnis endet nach Auslaufen der Kündigungsfrist auch dann, wenn das Schiff einen Hafen in einem an die Bundesrepublik Deutschland grenzenden Staat anläuft (Dänemark, Belgien, Niederlande, Frankreich und DDR).

— Die endgültige Auslauffrist wird von sechs Monaten auf drei Monate verkürzt.

Die dreimonatige Auslauffrist stellt weiterhin sicher, daß das Besatzungsmitglied, wenn sich das Schiff bei auslaufender Kündigungsfrist in einem ausländischen Hafen befindet, nicht sofort von Bord muß. Auch hat der Reeder genügend Zeit, um sich um einen Ersatz für den ausscheidenden Seemann zu kümmern. Im übrigen endet das Heuerverhältnis nach auslaufender Kündigungsfrist auch dann, wenn entweder der Reeder für eine freie Rückbeförderung des Besatzungsmitgliedes sorgt oder das Besatzungsmitglied einen Ersatzmann stellt. In diesen Fällen erfordern die Interessen des anderen Vertragspartners keine weitere Auslauffrist über die Kündigungsfristen hinaus.

Zu Nummer 2

§ 65 des Seemannsgesetzes regelt die außerordentliche Kündigung gegenüber einem Besatzungsmitglied aus anderen wichtigen Gründen als denen, die in § 64 des Seemannsgesetzes im einzelnen aufgeführt sind. Danach war bisher zwischen Schiffsleuten sowie Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten zu unterscheiden. Während bei Schiffsleuten die außerordentliche Kündigung aus anderen Gründen immer zulässig war, wenn sich der Reeder zur Zahlung einer Abfindung in Höhe von mindestens einer Monatsgrundheuer verpflichtete, galt bei Schiffsoffizieren und sonstigen Angestellten dies nur während der Zeit, in der die Kündigung mit Wochenfrist zulässig ist. Die Neuregelung übernimmt nunmehr die bisher für Schiffsoffiziere geltende Regelung auch für die anderen Besatzungsmitglieder. Dies ist einerseits eine Konsequenz daraus, daß die Kündigungsfrist mit Wochenfrist künftig für Schiffsoffiziere und Schiffsleute gleichermaßen gilt. Andererseits ist auch kein Grund ersichtlich, Schiffsleute und Schiffsoffiziere bzw. sonstige Angestellte bei einer außerordentlichen Kündigung aus anderen als den in § 64 des Seemannsgesetzes genannten Gründen unterschiedlich zu behandeln.

Zu Nummer 3

Die geltende Regelung des § 71 des Seemannsgesetzes wird unterschiedlich ausgelegt. Auf der einen Seite wird die Auffassung vertreten, daß ein im Ausland verbotenes „Zurücklassen" ein Handeln des Kapitäns voraussetzt und damit bei einer Kündigung des Heuerverhältnisses durch das Besatzungsmitglied die Voraussetzungen des § 71 Abs. 1 des Seemannsgesetzes nicht erfüllt sind (vgl. Schelp-Fettback, Seemannsgesetz, § 71 Anm. 2). Demgegenüber vertreten Bemm-Lindemann (Seemannsgesetz, § 71 Rn. 4) unter dem öffentlichen Gesichtspunkt der Fürsorge für Deutsche im Ausland die Meinung, daß auch dann ein „Zurücklassen" vorliegt, wenn das Besatzungsmitglied nach einer eigenen Kündigung von Bord geht. Die durch Artikel 9 des Übereinkommens Nr. 22 der Internationalen Arbeitsorganisation zumindest im Grundsatz geforderte jederzeitige Beendigung des Heuerverhältnisses nach Auslaufen der Kündigungsfrist setzt voraus, daß das Besatzungsmitglied, sofern es das Recht des Hafenstaates zuläßt, nach einer von ihm ausgesprochenen Kündigung von Bord gehen kann und nicht durch den Kapitän — in welcher Form auch immer — daran gehindert werden darf; dies entspricht auch eher den Prinzipien eines freiheitlichen Rechtsstaates als ein „zwangsweises" Festhalten des Besatzungsmitglieds auf dem Schiff nach der auf eigenen Wunsch zurückzuführenden Beendigung des Heuerverhältnisses.

Aus diesem Grunde wird künftig ausdrücklich bestimmt, daß § 71 des Seemannsgesetzes dann keine Anwendung findet, wenn das Besatzungsmitglied selbst ordentlich oder außerordentlich gekündigt hat und nunmehr das Schiff nach wirksamer Beendigung des Heuerverhältnisses verläßt. Es dürfte sich dabei eher um eine Klarstellung als um eine Änderung des geltenden Rechts handeln, da zumindest nach dem Wortsinn der Auslegung zuzustimmen ist, daß ein „Zurücklassen" ein aktives Handeln des Kapitäns voraussetzt.

Zu Nummer 4

Gegenüber dem geltenden Recht ist der Anspruch des Seemanns auf freie Rückbeförderung zu dem Ort im Geltungsbereich des Grundgesetzes, an dem das Heuerverhältnis begründet worden ist, in zwei Fällen erweitert worden. Einmal soll der Reeder künftig zu einer solchen Rückbeförderung auch dann verpflichtet sein, wenn das Heuerverhältnis auf Grund einer von ihm ausgesprochenen ordentlichen Kündigung im Ausland endet; eine solche Rückbeförderungspflicht wird allerdings bereits jetzt von der herrschenden Lehre auch ohne ausdrückliche gesetzliche Regelung bejaht (vgl. Bemm-Lindemann, Seemannsgesetz, § 72 Rn. 8). Zum anderen besteht der Anspruch auf freie Rückbeförderung auch nach einer ordentlichen Kündigung durch das Besatzungsmitglied, sofern sich das Heuerverhältnis nach auslaufender Kündigungsfrist um mindestens einen weiteren Monat verlängert. Der Reederseite ist diese Verpflichtung zuzumuten, weil die Fortsetzung des Heuerverhältnisses über die Kündigungsfrist hinaus vor allem ihrem Interesse an einer möglichst langen weiteren Tätigkeit des Besatzungsmitglieds dient.

Darüber hinaus ist die neue Vorschrift so formuliert worden, daß sie auch die bisher lediglich in § 77 des Manteltarifvertrages für die deutsche Seeschiffahrt (MTV-See) geregelte Rückbeförderung zum Annahmehafen erfaßt. Der neue § 72 Nr. 2 hat zur Folge, daß das Besatzungsmitglied auch dann Anspruch auf freie Rückbeförderung zu dem Hafen hat, an dem das Heuerverhältnis begründet worden ist, wenn er in einem anderen deutschen Hafen entlassen wird.

Zu Nummer 5

Durch die Änderungen werden lediglich die vorhergehenden Bestimmungen für das Dienstverhältnis des Kapitäns übernommen.

Zu Nummer 6

Nach dem geltenden § 94 Abs. 1 Nr. 7 des Seemannsgesetzes ist eine Beschäftigung Jugendlicher im Maschinendienst nicht zugelassen; das gilt nach dem Wortlaut der Vorschrift auch für die Beschäftigung Jugendlicher zu Ausbildungszwecken. Im Hinblick auf die geltende Matrosenausbildungsordnung von 1975, nach der — wenn auch nur in beschränktem Ausmaß — eine Ausbildung im Maschinendienst notwendig ist, insbesondere aber im Hinblick auf die geplante Regelung einer Ausbildung Jugendlicher zum Schiffsmechaniker soll künftig die Beschäftigung Jugendlicher im Maschinendienst zu Ausbildungszwecken ausdrücklich zugelassen werden. Dies entspricht schon der bisherigen Verwaltungspraxis im Rahmen der Matrosenausbildung.

Zu Nummer 7

Nach dem neuen Satz 2 des § 71 Abs. 1 (vgl. Nummer 3) liegt bei einer Beendigung des Heuerverhältnisses infolge einer Kündigung durch das Besatzungsmitglied keine unzulässige „Zurücklassung" mehr vor. Die Änderung des § 120 des Seemannsgesetzes stellt klar, daß in einem solchen Fall auch kein strafbares Verhalten des Kapitäns gegeben ist.

Zu Nummer 8

Verstöße des Kapitäns gegen Besetzungsbestimmungen sollen als Straftaten künftig im Rahmen des neugefaßten § 123 a des Seemannsgesetzes geahndet werden. Daher muß die Verweisung auf § 143 Abs. 1 Nr. 7 in § 121 Abs. 2 Nr. 4 des Seemannsgesetzes entfallen.

Zu Nummer 9

§ 123 a des Seemannsgesetzes soll dahin gehend geändert werden, daß künftig nur solche Verstöße gegen Besetzungsvorschriften durch den Reeder oder Kapitän als Straftaten geahndet werden, die zu einer Gefährdung von Leib und Leben eines anderen oder wesentlicher Sachwerte führen. Die bisherige ausschließliche Eingliederung der Verstöße gegen Besetzungsvorschriften in das System der Straftaten ist nicht mehr gerechtfertigt. Das gilt um so mehr, als sich in den letzten Jahren im Zuge der Strafrechtsreformen die Abgrenzung zwischen kriminellem Unrecht und Ordnungsrecht stärker ausgeprägt hat, wie die Umstellung von Straftatbeständen auf Ordnungswidrigkeitentatbestände in verschiedenen Bereichen der Seeschiffahrt zeigt (vgl. § 16 des Flaggenrechtsgesetzes, § 54 des Seelotsgesetzes und § 43 der Strandungsordnung).

Darüber hinaus bleibt zu berücksichtigen, daß Verstöße gegen die Besetzungsregelungen, sofern sie grob pflichtwidrig sind und zu einer Gefährdung führen, wie bisher für den Kapitän als Führer des Schiffes und für den Reeder als „sonst für die Sicherheit Verantwortlichen" nach § 315 a StGB wegen Gefährdung des Schiffsverkehrs strafbar bleiben.

Zu Nummern 10 bis 12

Zusätzlich zu der bisher ausschließlich vorgesehenen Strafbestimmung des § 123 a des Seemannsgesetzes wird für den Kapitän in §§ 125 und 126 des Seemannsgesetzes und für den Reeder in § 127 des Seemannsgesetzes ein Ordnungswidrigkeitentatbestand für weniger schwerwiegende Verstöße gegen Verordnungen nach § 142 Abs. 1 Nr. 1 und den neuen § 143 b des Seemannsgesetzes eingeführt. Das geschieht für den Reeder zugleich auch für Verstöße

gegen eine Verordnung nach § 143 Abs. 1 Nr. 7 des Seemannsgesetzes (vgl. Nummer 12), die für den Kapitän bereits nach dem geltenden § 126 Nr. 7 des Seemannsgesetzes eine Ordnungswidrigkeit darstellen. Die in § 126 des Seemannsgesetzes vorgesehene Aufteilung des geltenden § 126 Nr. 7 des Seemannsgesetzes in zwei getrennte Tatbestände ist darüber hinaus notwendig, weil für Verstöße gegen Besetzungsbestimmungen in § 128 des Seemannsgesetzes ein über 1 000 DM hinausgehendes Bußgeld eingeführt werden soll.

Zu Nummer 13

Die vorgeschlagene Neufassung des § 128 des Seemannsgesetzes geht davon aus, daß in diesen Fällen ein hohes Bußgeld zulässig sein muß, um der Schwere der Ordnungswidrigkeit und der von dem Verstoß für Schiffssicherheit und Umwelt ausgehenden Gefährdung im Einzelfall Rechnung tragen zu können. Da bei Verstößen des Kapitäns der wirtschaftliche Vorteil aus einer Unterbesetzung keine Bedeutung hat und in erster Linie der Reeder für eine ordnungsgemäße Besetzung verantwortlich ist, ist die Bußgeldhöhe für Verstöße des Kapitäns gegenüber der für Verstöße des Reeders vorgesehenen Höhe herabgesetzt.

Zu Nummer 14

Die vorgeschlagene Regelung zieht die Konsequenz daraus, daß die See-Berufsgenossenschaft die nach § 143 b des Seemannsgesetzes zu erlassende Rechtsverordnung durchführen soll. Soweit Verstöße des Kapitäns oder des Reeders gegen eine Rechtsverordnung nach § 143 b des Seemannsgesetzes künftig als Ordnungswidrigkeiten geahndet werden (vgl. die neuen Nummern 10 bis 12), soll in einem neuen § 132 Abs. 1 Nr. 2 des Seemannsgesetzes die See-Berufsgenossenschaft zur Verwaltungsbehörde im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmt werden; damit liegen Durchführung der Verordnung nach dem neuen § 143 b des Seemannsgesetzes und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in einer Hand. Ergänzend wird bestimmt, daß bei Verstößen gegen Besetzungsregelungen, die auf § 143 Abs. 1 Nr. 7 des Seemannsgesetzes gestützt werden (vgl. den neuen § 127 Nr. 5 des Seemannsgesetzes), die Arbeitsschutzbehörden zuständige Behörden sind. Soweit nach der Neufassung Zuwiderhandlungen gegen Besetzungsbestimmungen sowohl von der Arbeitsschutzbehörde (§ 132 Abs. 2 Nr. 1 des Seemannsgesetzes) als auch von der See-Berufsgenossenschaft (§ 132 Abs. 1 Nr. 2 des Seemannsgesetzes) als Ordnungswidrigkeiten verfolgt werden können, greift das Verfahren nach § 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ein.

Für Zuwiderhandlungen gegen Besetzungsbestimmungen außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes waren bisher schon neben den Arbeitsschutzbehörden die nach § 9 Nr. 2 des Seemannsgesetzes bestimmten Seemannsämter zuständige Verwaltungsbehörden im Sinne des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten. Das soll künftig auch in den Fällen gelten, in denen die See-Berufsgenossenschaft zuständige Behörde ist.

Zu Nummer 15

Für Schiffsleute auf Fischereifahrzeugen, deren Raumgehalt 200 Bruttoregistertonnen nicht übersteigt, soll es bei der bisher geltenden Regelung verbleiben, daß die Kündigungsfrist achtundvierzig Stunden beträgt. Unter die Regelung fallen Schiffe, die in der sogenannten Kleinen Hochseefischerei und Küstenfischerei (Reisedauer bis etwa zwei Wochen) eingesetzt sind. Die kurze Kündigungsfrist ist mit den Besonderheiten dieses Berufszweiges verbunden, die gerade auch im Interesse des Besatzungsmitglieds nur kurzfristig zu lösende Heuerverhältnisse zulassen. Das Entlohnungssystem ist hier nämlich so gestaltet, daß die Besatzungsmitglieder einen bestimmten vorher ausgehandelten Prozentsatz des Fangerlöses nach jeder Fangreise als ausschließliche Heuer erhalten. Es gibt keine Garantie- oder Mindestheuer, die während einer vom Reeder oder Besatzungsmitglied einzuhaltenden längeren Kündigungsfrist gezahlt werden könnte, sofern der Kutter während dieser Zeit nicht erneut auf eine Fangreise geht.

Zu Nummer 16

Die vorgeschlagene Einführung eines neuen § 143 b in das Seemannsgesetz soll die notwendige Ermächtigungsgrundlage für das Verfahren im Rahmen der geplanten neuen Schiffsbesetzungsverordnung schaffen.

Absatz 1 enthält zunächst die Ermächtigung dafür, daß die zuständigen Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr

— Regelbesatzungen (Mindestbesatzungen im Regelfall) festlegen können (Absatz 1 Nr. 1),
— die Durchführung der Verordnung auf die See-Berufsgenossenschaft übertragen können (Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe a),
— bei der See-Berufsgenossenschaft einen paritätisch aus Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände besetzten Schiffsbesetzungsausschuß für die Entscheidung über Ausnahmen bilden können (Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe b),
— die Einschaltung der Arbeitsschutzbehörden vorsehen können (Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe c),
— abweichend von § 73 der Verwaltungsgerichtsordnung bestimmen können, daß über Widersprüche gegen Entscheidungen des Schiffsbesetzungsausschusses der Bundesminister für Verkehr zu entscheiden hat (Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe d).

Für den Vorschlag, den Bundesminister für Verkehr als Widerspruchsbehörde zu bestimmen, waren insbesondere folgende Überlegungen maßgebend: Schon bisher mußte auf Grund der Vorschriften der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung, die durch die neuen Besetzungsregelungen abgelöst werden soll, der Bundesminister für Verkehr über Ausnahmen von der vorgeschriebenen Besetzung entscheiden. Die dabei gewonnene Sachkunde soll weiterhin genutzt werden. Darüber hinaus entspricht die Bestimmung des Bundesministers für

Verkehr als Widerspruchsbehörde dem Wunsch der Verbände in der Seeschiffahrt. Der Bundesminister für Verkehr wird sich bei seinen Widerspruchsentscheidungen insbesondere auch wegen der Belange des Arbeitsschutzes mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung abstimmen.

Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe e sieht als alternative Regelung für die geplante neue Schiffsbesetzungsverordnung vor, daß der Bundesminister für Verkehr entweder selbst über Abweichungen von der Regelbesatzung entscheidet oder aber die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung des Bundes oder die See-Berufsgenossenschaft hiermit betraut wird. Denkbar ist innerhalb einer solchen Regelung, daß z. B. über Ausnahmen von der Regelbesatzung im Patentbereich der Bundesminister für Verkehr und für die übrigen Mannschaftsmitglieder die anderen Verwaltungen entscheiden. Vor der Entscheidung ist ein paritätisch mit Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände besetzter Ausschuß zu hören; ferner ist der zuständigen Arbeitsschutzbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die in Absatz 2 vorgesehene Möglichkeit, die See-Berufsgenossenschaft durch Übertragung der Ermächtigung des Absatzes 1 Nr. 1 zur Festsetzung von Regelbesatzungen zu ermächtigen, soll besondere Schiffsgruppen betreffen, z. B. Schiffe unter einer bestimmten Mindestgröße, die sich für eine Festsetzung von Regelbesatzungen in einer durch die Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung und für Verkehr zu erlassenden Rechtsverordnung nicht eignen.

Artikel 2

Geltung in Berlin

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.

Artikel 3

Inkrafttreten

Als Zeitpunkt des Inkrafttretens soll der Beginn des Kalendermonats gewählt werden, der der Verkündung des Gesetzes folgt.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Zu den Eingangsworten**

Die Eingangsworte sind wie folgt zu fassen:

„Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:"

Begründung

Das Gesetz bedarf im Hinblick auf die in Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a (§ 132 Abs. 1 Nr. 1) getroffene Regelung der Zuständigkeit von Landesbehörden gemäß Artikel 84 Abs. 1 GG der Zustimmung des Bundesrates.

2. **Zu Artikel 1 Nr. 1** (§ 63)

Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob das in § 63 Abs. 3 Satz 2 Gewollte nicht durch eine andere Formulierung klarer zum Ausdruck gebracht werden kann.

Es ist zweifelhaft, ob und wie lange sich das Heuerverhältnis in den Fällen des Absatzes 3 Satz 2 verlängert, wenn bei Ablauf der Kündigungsfrist das Besatzungsmitglied weder auf eigene Kosten noch auf Kosten des Reeders zurückbefördert wird, z. B. weil eine Heimreise erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich ist oder weil das Besatzungsmitglied im Ausland bleiben will. Dem Gesetz müßte sich auch für diese Fälle der genaue Zeitpunkt der Beendigung des Heuerverhältnisses entnehmen lassen.

3. **Zu Artikel 1 Nr. 7** (§ 120)

In Artikel 1 ist Nummer 7 wie folgt zu fassen:

‚7. § 120 erhält folgende Fassung:

„§ 120

Zurücklassen eines Besatzungsmitglieds an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes ohne Einwilligung des Seemannsamts

Ein Kapitän, der entgegen § 71 Abs. 1 Satz 1 ein Besatzungsmitglied an einem Ort außerhalb des Geltungsbereichs des Grundgesetzes zurückläßt, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft."‘

Begründung

Sprachliche Verbesserung.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 10 und 12** (§ 125 Nr. 8 und § 127 Nr. 4)

In Artikel 1 Nr. 10 und 12 sind in § 125 Nr. 8 und § 127 Nr. 4 jeweils nach der Paragraphenbezeichnung „143 b" die Worte „Abs. 1 Nr. 1" einzufügen und das Wort „vollstreckbaren" durch das Wort „vollziehbaren" zu ersetzen.

Begründung

Die Bezugnahme auf § 143 b kann auf Absatz 1 Nr. 1 beschränkt werden, weil die übrigen Teile der Vorschrift nur Verfahrensregelungen enthalten. Im übrigen Angleichung an den üblichen Sprachgebrauch.

5. **Zu Artikel 1 Nr. 13** (§ 128)

In Artikel 1 Nr. 13 ist § 128 wie folgt zu fassen:

„§ 128

Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des § 125 Nr. 8 und des § 126 Nr. 1 bis 3 und 6 bis 10 mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend, in den Fällen des § 127 Nr. 2, 4 und 5 mit einer Geldbuße bis zu fünfzigtausend und in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu eintausend Deutsche Mark geahndet werden."

Begründung

Verstöße gegen Vorschriften, die der Arbeitssicherheit und dem Schutz der Gesundheit der Arbeitnehmer dienen, und Verstöße gegen Vorschriften über die Schiffssicherheit sind gleichrangig zu beurteilen. Die Bußgeldgrenzen in den Fällen des § 126 Nr. 1 bis 3 und 6 bis 10 müssen deshalb einheitlich mit 20 000 DM und in den Fällen des § 127 Nr. 2, 4 und 5 mit 50 000 DM festgesetzt werden.

Das Seemannsgesetz enthält im übrigen Vorschriften des Jugendarbeitsschutzes, deren Nichteinhaltung in Landbetrieben vergleichsweise nach § 58 Abs. 4 JArbSchG ebenfalls mit 20 000 DM geahndet werden kann. Eine Differenzierung der Geldbußen bei gleichartigen Ordnungswidrigkeiten ist nicht überzeugend und sollte auf jeden Fall vermieden werden.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1. (Eingangsworte)

Die Bundesregierung hält den Gesetzentwurf nicht für zustimmungsbedürftig.

Die in Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe a (§ 132 Abs. 1 Nr. 1 des Seemannsgesetzes) getroffene Regelung enthält keine die Zustimmung des Bundesrates auslösende Zuweisung einer neuen Aufgabe im Sinne der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfGE 37, 363 ff.); die Zuständigkeit der Arbeitsschutzbehörde für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten des Reeders besteht nämlich bereits nach geltendem Recht (§ 132 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 127 Nr. 1 und 2 des Seemannsgesetzes). Es wird daher keine neue Aufgabe übertragen, sondern lediglich eine bestehende in ihrem Umfang geringfügig erweitert.

Zu 2. (Artikel 1 Nr. 1 — § 63)

Die Bundesregierung wird im weiteren Gesetzgebungsverfahren prüfen, ob § 63 Abs. 3 Satz 2 klarer gefaßt werden kann.

Zu 3. (Artikel 1 Nr. 7 — § 120) **und 4.** (Artikel 1 Nr. 10 und 12 — § 125 Nr. 8 und § 127 Nr. 4)

Die Bundesregierung stimmt den Vorschlägen des Bundesrates zu.

Zu 5. (Artikel 1 Nr. 13 — § 128)

Die Bundesregierung wird im Lauf des weiteren Gesetzgebungsverfahrens den Vorschlag des Bundesrates prüfen.

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333